



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Gebrauchsmusteranmeldung

Aktenzeichen: 201 04 043.3

Anmeldetag: 8. März 2001

Anmelder/Inhaber: TRW Automotive Safety Systems GmbH & Co
KG, Aschaffenburg/DE

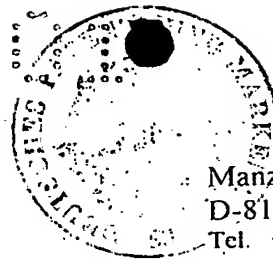
Bezeichnung: Vorrichtung zur Dämpfung von Schwingungen in
einem Lenkrad

IPC: B 62 D, B 60 R

**Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ur-
sprünglichen Unterlagen dieser Gebrauchsmusteranmeldung.**

München, den 11. Dezember 2001
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Hoiß



8. März 2001

TRW Automotive Safety Systems
GmbH & Co. KG
Hefner-Altenneck-Strasse 11
D-63743 Aschaffenburg

Unser Zeichen: T 9646 DE
KI/da

Vorrichtung zur Dämpfung von Schwingungen in einem Lenkrad

Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zur Dämpfung von Schwingungen in einem Lenkrad, mit einem Dämpfungsmittel und einer mit dem Dämpfungsmittel verbundenen Tilgermasse.

5 Schwingungen des Lenkrads werden vom Fahrer als störend empfunden. Das Vibrieren eines Lenkrades ist von verschiedenen Parametern beeinflusst. Längsnachgiebigkeiten der Hinterachsaufhängung wandeln die infolge einer Unwucht der Räder an der Hinterachse eingeleiteten Schwingungen zu einer Horizontalschwingung der Karosserie und damit zu einer Vertikalschwingung des Lenkrades um. Motorschwingungen, speziell bei Dieselfahrzeugen, führen oft im Leerlauf zu
10 Vibrationen am Lenkrad. Um die in ein Lenkrad eingeleiteten Schwingungen zu dämpfen, wird oft eine der Bewegungsrichtung entgegengesetzt gerichtete Kraft aufgebracht. Hierzu werden Feder-Masse-Systeme, die auch Schwingungstilger genannt werden, eingesetzt.

15 Es sind Schwingungstilger bekannt, welche aus gummielastisch gelagerten Metallmassen bestehen, wobei diese Schwingungstilger auf bestimmte Frequenzen abgestimmt sind. In der Regel sind derartige Schwingungstilger an der Lenkradnabe befestigt. Als Tilgermasse kann auch ein Gasgenerator eines im Lenkrad angeordneten Gassackmoduls eingesetzt werden oder das Gassackmodul selbst
20 wird zur Schwingungsdämpfung herangezogen.

So erfolgt z.B. in der EP-A 0 827 878 die Dämpfung der Lenkradschwingungen über konzentrisch um das Gassackmodul angebrachte Federn, die sich am Lenkradkorpus abstützen.

Ein wesentlicher Nachteil der beschriebenen Schwingungstilger liegt darin, daß sie nur auf eine Frequenz abgestimmt sind. Aufgrund der verschiedenen Fahrbahneinflüsse und der veränderbaren Motorschwingungen bei unterschiedlichen Drehzahlen ändert sich die Frequenz der Lenkradschwingungen aber ständig. Ein Großteil der Lenkradschwingungen bleibt daher ungedämpft.

Aufgabe der Erfindung ist es, die Schwingungsdämpfung eines Lenkrades zu verbessern.

Dies wird bei einer gattungsgemäßen Vorrichtung zur Dämpfung von Schwingungen in einem Lenkrad dadurch erreicht, daß eine mit dem Dämpfungsmittel gekoppelte, elektrische Steuereinheit vorgesehen ist, die die mechanischen Schwingungseigenschaften der Vorrichtung so verändern kann, daß unterschiedliche Schwingungsfrequenzen gedämpft werden können. Über die mechanischen Schwingungseigenschaften der Vorrichtung wird deren Schwingungsfrequenz beeinflusst, so daß die Schwingungsfrequenz der Vorrichtung an die aktuelle Schwingungsfrequenz des Lenkrades angepaßt werden kann, um z.B. eine Resonanztilgung zu erreichen. Die Vorrichtung, im folgenden auch Schwingungstilger genannt, kann also flexibel auf die gerade aktuelle Schwingungsfrequenz des Lenkrades abgestimmt werden, so daß zeitlich veränderlich unterschiedliche Schwingungen gedämpft werden können.

In einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung ist das Dämpfungsmittel so ausgelegt, daß sich die mechanischen Schwingungseigenschaften der Vorrichtung durch Zufuhr elektrischer Energie zum Dämpfungsmittel verändern lassen. Die Zufuhr elektrischer Energie kann durch Herstellen eines Stromflusses, durch Anlegen einer Spannung oder durch Anlegen eines elektrischen Feldes geschehen. Die Zufuhr elektrischer Energie läßt sich von der elektrischen Steuereinheit ein-

fach und flexibel steuern, so daß der Schwingungstilger schnell und stufenlos in seiner Schwingungsfrequenz verstellt werden kann.

Vorzugsweise erhält die Steuereinheit durch Koppelung mit einem Sensor Daten über aktuelle Schwingungen des Lenkrads, so daß die Schwingungsfrequenz des Schwingungstilgers stets auf die aktuelle Schwingungsfrequenz des Lenkrades abgestimmt werden kann.

Die Änderung der mechanischen Schwingungseigenschaften wird vorzugsweise dadurch erreicht, daß das Dämpfungsmittel ein Material enthält, das bei Zufuhr elektrischer Energie seine mechanischen Eigenschaften ändert. Auf diese Weise kann auf mechanisch verstellbare Vorrichtungen verzichtet werden, was den Aufbau der Vorrichtung vereinfacht und seine Lebensdauer erhöht. Das Material ist bevorzugt ein elektrisch leitfähiges Elastomer. Das Elastomer enthält vorteilhaft elektrisch leitfähige Partikel, z.B. Ruß oder Metallpartikel. Besonders vorteilhaft können magnetisch polarisierbare Partikel eingesetzt werden. Durch einen Stromfluß durch das Elastomer läßt sich die Lage solcher Partikel verändern, wobei Platzwechselreaktionen auftreten, so daß sich die mechanischen Eigenschaften der Polymermatrix beeinflussen lassen.

In einer anderen bevorzugten Ausführungsform der Erfindung ist das Material eine elektrorheologische Flüssigkeit. Die Viskosität derartiger Flüssigkeiten kann über das Anlegen eines elektrischen Feldes in einem weiten Bereich beeinflusst werden, wodurch sich die Schwingungsfrequenz des Schwingungstilgers sehr flexibel verändern läßt.

In einer weiteren bevorzugten Ausführungsform der Erfindung enthält das Dämpfungsmittel einen Bimetallstreifen. Bei einem Stromdurchfluß erwärmt sich der Bimetallstreifen und ändert seine Krümmung und damit seine Schwingungsfrequenz. Bimetallstreifen reagieren sehr schnell auf eine Temperaturänderung, so daß sich durch einen Stromdurchfluß eine schnelle und genaue Abstimmung der Schwingungsfrequenz erreichen läßt.

In einer weiteren bevorzugten Ausführungsform der Erfindung enthält das Dämpfungsmittel einen Dämpfungskörper und einen den Dämpfungskörper umgebenden Magneten. Der Magnet ist bevorzugt ein Elektromagnet.

5 Das Material des Dämpfungskörpers kann ein elektrisch leitfähiges Elastomer sein. Die Veränderung der Schwingungseigenschaften kann in diesem Fall entweder dadurch erfolgen, daß der Stromfluß im umgebenden Elektromagneten verändert wird oder indem der Stromfluß innerhalb des vorzugsweise ringförmigen Dämpfungskörpers verändert wird.

10 In einer vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung enthält der Dämpfungskörper eine magnetorheologische Flüssigkeit. Die Viskosität einer solchen Flüssigkeit ändert sich je nach der Stärke des Magnetfelds, in dem sich die Flüssigkeit befindet. Auf diese Weise kann über die Änderung des Stromflusses in dem den Dämpfungskörper umgebenden Elektromagneten eine schnelle und einfache Änderung der Schwingungsfrequenz der Vorrichtung erzielt werden.

15 Vorzugsweise erfüllt ein Gasgenerator eines im Lenkrad angeordneten Gassackmoduls die Aufgabe der Tilgermasse. Auf diese Weise muß keine weitere Masse im Lenkrad angeordnet werden, wodurch das Gewicht des Lenkrads unnötig vergrößert werden würde.

20 Weitere Vorteile und Merkmale der Erfindung ergeben sich aus der nachfolgenden Beschreibung mehrerer Ausführungsbeispiele, mit Bezug auf die beige-fügten Zeichnungen. In diesen zeigen:

- Figur 1 einen Schnitt durch ein Lenkrad mit einer erfindungsgemäßen Vorrichtung gemäß einer ersten und einer zweiten Ausführungsform gemäß der rechten bzw. linken Hälfte der Zeichnung; und

25 - Figur 2 einen Schnitt durch ein Lenkrad mit einer erfindungsgemäßen Vorrichtung gemäß einer dritten Ausführungsform.

Figur 1 zeigt ein Lenkrad 10, das auf einer Lenksäule 12 auf bekannte Weise befestigt ist. Im Inneren des Lenkrads 10 ist ein Gassackmodul 14 mit einem Gas-

sack 16 und einem Gasgenerator 18 angeordnet. Der Gasgenerator 18 bildet eine Tilgermasse eines Schwingungstilgers 20, der neben der Tilgermasse 18 ein mit dem Lenkradskelett 11 verbundenes Dämpfungsmittel 22 aufweist und der eine Vorrichtung zur Dämpfung von Schwingungen in einem Lenkrad bildet.

5 Das Dämpfungsmittel 22 enthält einen Dämpfungskörper 24, der mit einem am Lenkradskelett 11 befestigten Blech 25 und mit der Tilgermasse 18 verbunden ist. Der Schwingungstilger 20 enthält außerdem eine elektrische Steuereinheit 26, die mit dem Dämpfungsmittel 22 gekoppelt ist.

10 Die Steuereinheit 26 ist vorzugsweise mit einem Beschleunigungssensor 28 verbunden, der an der Lenksäule 12 angeordnet ist und deren Schwingungen mißt und diese Daten an die Steuereinheit 26 übermittelt.

15 Der Schwingungstilger 20 dient hauptsächlich zum Dämpfen von vertikalen Lenkradschwingungen, in Richtung der in der Zeichnung dargestellten Achse V, bewirkt aber auch eine Verringerung der Schwingungskomponenten in Richtung der dargestellten Achse H.

20 In einer ersten Ausführungsform der Erfindung (rechte Zeichnungshälfte) enthält der Dämpfungskörper 24 ein elektrisch leitfähiges Elastomer, das zum Beispiel Rußpartikel oder Metallpartikel, die vorteilhaft magnetisch polarisierbar sein können, enthält. Der Dämpfungskörper 24 ist vorzugsweise ringförmig. Über Leitungen 30 ist der Dämpfungskörper 24 mit der Steuereinheit 26 verbunden.

Das Elastomer ist so ausgewählt, daß sich bei Anlegen einer elektrischen Spannung an den Dämpfungskörper 24 bzw. bei Einstellung eines elektrischen Stromflusses durch den Dämpfungskörper 24 die Härte und damit die Schwingungseigenschaften des Dämpfungskörpers 24 ändern.

25 Die Einstellung der Zufuhr elektrischer Energie kann aufgrund vorher abgeleiteter Korrelationen erfolgen.

Die Funktionsweise des Schwingungstilgers gemäß der ersten Ausführungsform 20 ist die folgende. Der Beschleunigungssensor 28 an der Lenksäule 12 mißt

die Frequenz der vertikalen Komponente der Lenkradschwingung. Die Steuereinheit 26 empfängt diese Daten vom Beschleunigungssensor 28 und veranlaßt eine entsprechende Zufuhr elektrischer Energie in Form von Strom, Spannung oder eines elektrischen Feldes zum Dämpfungskörper 24. Das Elastomermaterial des Dämpfungskörpers 24 verändert unter Einfluß der elektrischen Energie vorzugsweise seine Härte, so daß sich die Schwingungseigenschaften des Dämpfungskörpers 24 verändern. Auf diese Weise kann die Schwingungsfrequenz des Schwingungstilgers 20 exakt auf die aktuelle Schwingungsfrequenz des Lenkrades 10 abgestimmt werden, so daß z.B. eine Resonanztilgung erreichbar ist und die Schwingungsamplitude des Lenkrads verringert wird.

Die erforderlichen Werte für die Zufuhr elektrischer Energie werden vorzugsweise in Vorversuchen ermittelt und sind in der Steuereinheit 26 gespeichert.

In einer zweiten Ausführungsform (linke Zeichnungshälfte) sind in den Dämpfungskörper 24 Bimetallstreifen 32 eingebettet. Durch einen von der Steuereinheit 26 eingestellten Stromfluß durch den Dämpfungskörper 24 bzw. die Bimetallstreifen 32 werden die Bimetallstreifen 32 erwärmt und ändern temperaturabhängig ihre Krümmung. Dadurch kann die Eigenfrequenz des Dämpfungskörpers 24 angepaßt werden, um, wie oben beschrieben, die Lenkradschwingung zu dämpfen.

Die Bimetallstreifen 32 müssen nicht im Dämpfungskörper 24 eingebettet sein. In diesem Fall ist es jedoch wichtig, daß die Bimetallstreifen 32 sowohl mit dem Gasgenerator 18 als auch dem Lenkradskelett 11 fest verbunden sind.

In einer anderen Ausführungsform der Erfindung ist vorgesehen, daß der Dämpfungskörper 24 eine elektrorheologische Flüssigkeit enthält. Bei solchen Flüssigkeiten kann durch Anlegen eines elektrischen Feldes die Viskosität in einem weiten Bereich in kurzer Zeit verändert werden. Durch Anlegen einer Spannung an den Dämpfungskörper 24 kann demnach dessen Schwingungsfrequenz auf den jeweils erforderlichen Wert eingestellt werden.

Der Schwingungstilger 20' des in Figur 2 dargestellten Lenkrads 10 unterscheidet sich von dem in Figur 1 gezeigten dadurch, daß das Dämpfungsmittel 22

einen Dämpfungskörper 24 und einen um den Dämpfungskörper 24 herum angeordneten Magneten 34 enthält.

In dieser Ausführungsform der Erfindung ist der Magnet 34 ein Elektromagnet, während der Dämpfungskörper 24 bevorzugt einen Ring aus einem elektrisch leitfähigen Elastomer enthält. Die Steuereinheit 26 verändert in Abhängigkeit von der aktuellen Schwingung des Lenkrads den Stromfluß durch den Elektromagneten und damit das in seinem Inneren herrschende elektromagnetische Feld. Die so im Dämpfungskörper 24 induzierten Ströme verändern die Schwingungsfrequenz des Schwingungstilgers 20', so daß, angepaßt an die aktuelle Schwingung des Lenkrads, unterschiedliche Frequenzen gedämpft werden können.

In einer weiteren Ausführungsform der Erfindung wird nicht die Feldstärke des Magnetfelds des Magneten 34 verändert, sondern der Stromfluß durch den Elastomerring des Dämpfungskörpers 24. Das so erzeugte Magnetfeld und dessen Veränderung wirken sich auf die Schwingungseigenschaften des Schwingungstilgers 20' aus, so daß eine angepaßte Dämpfung erzielt werden kann. In dieser Ausführungsform kann der Magnet 34 auch ein Permanentmagnet sein.

In einer anderen Ausführungsform der Erfindung enthält der Dämpfungskörper 24 eine magnetorheologische Flüssigkeit. Ähnlich den oben beschriebenen elektrorheologischen Flüssigkeiten ändern derartige Flüssigkeiten ihre Viskosität in Abhängigkeit vom Magnetfeld, in dem sie sich befinden. Über eine Änderung des Feldes des Elektromagneten 34 läßt sich so die Schwingungsfrequenz des Schwingungstilgers 20' einstellen.

Die Steuereinheit 26 kann auch von anderen Quellen als dem Beschleunigungssensor 28 mit Daten versorgt werden. Die Steuereinheit 26 kann außerdem zur Auslösung des Gassackmoduls ausgelegt sein.

Schutzansprüche

1. Vorrichtung zur Dämpfung von Schwingungen in einem Lenkrad, mit einem Dämpfungsmittel (22) und einer mit dem Dämpfungsmittel (22) verbundenen Tilgermasse (18), dadurch gekennzeichnet, daß eine mit dem Dämpfungsmittel
5 (22) gekoppelte, elektrische Steuereinheit (26) vorgesehen ist, die die mechanischen Schwingungseigenschaften der Vorrichtung (20; 20') so verändern kann, daß unterschiedliche Schwingungsfrequenzen gedämpft werden können.
2. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Dämpfungsmittel (22) so ausgelegt ist, daß sich die mechanischen Schwingungseigen-
10 schaften der Vorrichtung (20; 20') durch Zufuhr elektrischer Energie zum Dämpfungsmittel (22) verändern lassen.
3. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß ein Sensor (28) vorgesehen ist, durch den die Steuereinheit (26) Daten über Schwingungen des Lenkrads (10) erhält.
- 15 4. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 2 und 3, dadurch gekennzeichnet, daß das Dämpfungsmittel (22) ein Material enthält, das bei Zufuhr elektrischer Energie seine mechanischen Eigenschaften ändert.
5. Vorrichtung nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß das Material ein elektrisch leitfähiges Elastomer ist.
- 20 6. Vorrichtung nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß das Material eine elektrorheologische Flüssigkeit ist.
7. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß das Dämpfungsmittel (22) einen Bimetallstreifen (32) enthält.
8. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet,
25 daß das Dämpfungsmittel (22) einen Dämpfungskörper (24) und einen den Dämpfungskörper (24) umgebenden Magneten (34) enthält.

9. Vorrichtung nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß der Magnet (34) ein Elektromagnet ist.

10. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 8 und 9, dadurch gekennzeichnet, daß der Dämpfungskörpers (24) ein elektrisch leitfähiges Elastomer enthält.

5 11. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 8 und 9, dadurch gekennzeichnet, daß der Dämpfungskörper (24) eine magnetorheologische Flüssigkeit enthält.

12. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Tilgermasse ein Gasgenerator (18) ist.

Fig. 1

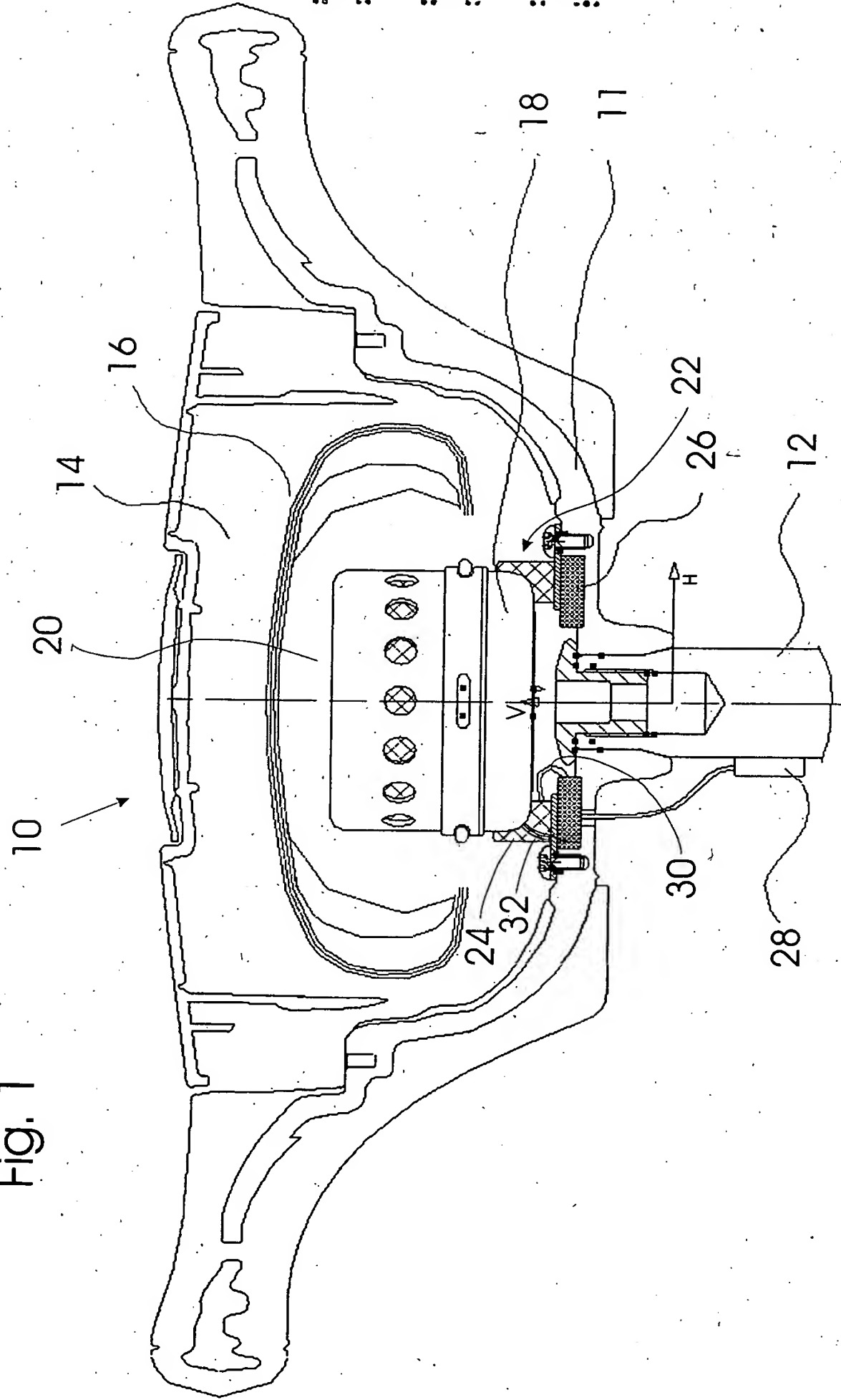


Fig. 2

